

voler info



LE MAGAZINE NUMÉRIQUE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR.



#trends 2026 1/2

#trends 2026



Une grande tendance 2025/2026: les parakite. Niviuk s'y est mis aussi et a présenté son Jester à la Coupe Icare 2025...

Nous l'avions expliqué dans le dernier numéro : les sellettes du type submarine ont le vent en poupe, même pour des pilotes de loisirs. À relire ci-dessous. D'ailleurs, le jaune est tout particulièrement à la mode depuis 2025 !



#sommaire

Photo: Fabian Gaesteiger / Nova



1	COVER	29
2	#YELLOW SUBMARINE	30
3	#HIGH EN-A NOVA AONIC 2	32
3	SOMMAIRE	33
4	#CHAMPIONNAT DU MONDE 2025	35
4	AD STODEUS BIPLINK	36
6	AD NIVIUK JESTER	37
7	TECHNIQUE: HAUT LES MAINS !	38
8	#CONCEPTION DÉTAILS	38
9	VIDÉO: STABILITÉ REFLEX BGD DIVA 2	39
10	AD ZOOM XA	41
11	#SINGLE SKIN	42
15	AD NIVIUK KODE 2 P & KOOPER P	45
16	#COUPE ICARE 2025	48
18	AD SKYMAN SHARK	49
20	AD STODEUS MODEL RANGE	51
21	AD PHI MAESTRO 3	52
22	NEWS GLASSY MAG	53
22	AD NEXT GENERATION	56
23	#TRENDS 2026 1/2	58
24	ASCENDANT SUBMARINE	
26	BOGDANFLY SUBMARINE	
27	NEARBIRDS SUBMARINE	

AD NIVIUK SKIN 4P & ROAMER 2P	
OZONE SUBLITE SUBMARINE	
#SÉCURITÉ FERMETURE	
#SUPAIR	
#NEO	
#NIVIUK SUBMARINE ROCKET	
#NIVIUK JESTER PARAKITE	
#OZONE VAPOR PARAKITE	
AD PARAGLIDING MAP	
#NEWS INSTRUMENTS	
#ZOOM WINGLETS	
#PHI	
KORTEL KOOKA	
MAC PARA EDEN 8	
NIVIUK KODE 2P	
U-TURN VISION 2	
INDEPENDENCE AIR TAXI 3	
SKYMAN PASSION	
TWENTY YEARS NIVIUK	
OURS	

La nouvelle Nova Aonic 2 est représentative d'une tendance persistante : scinder les classes en 2, ici avec une « High A ». Les nombreux détails internes montrent les efforts des constructeurs pour rendre même des EN A parfaitement aptes au cross...

Par ailleurs, la norme EN va évoluer et scinder probablement en deux catégories au moins la classe EN B.

#news

Photo: Tim Rochas



#championnat du monde 2025

Le championnat du monde de parapente 2025 s'est déroulé à Castelo, au Brésil, du 31 août au 13 septembre 2025. Plus de 130 pilotes venant de plus de 50 pays se sont affrontés.

La France a largement dominé:

- 1) Baptiste Lambert, FRA, Ozone Enzo 3, Champion du monde,
- 1) Constance Mettetal, FRA, Niviuk X-One, Championne du monde

Overall 2+3:

- 2) Honorin Hamard, FRA
- 3) Marcelo Sanchez Vilchez, ESP

Dames 2+3:

- 2) Alexia Fischer, USA
- 3) Keiko Hiraki, JPN

Nations:

- 1) France
- 2) Espagne
- 3) États-Unis

Le décès accidentel du Belge Bram Declercq pendant le championnat a provoqué des polémiques qui sont sans doute salutaires.

Pal Takats propose une limitation des ailes à la classe EN C, et la FFVL demande la démission du bureau de la CIVL, notamment à cause de la décision de déplacer la compétition à Castelo.



Nouvelle App !
De la config au LogBook, 100% Bluetooth

BipLink

- ✓ Synchro Bluetooth
- ✓ Accès LogBook
- ✓ Vario custom
- ✓ Multi profils
- ✓ 100% gratuit

stodeus.com



Constance à l'atterrissage avec son aile Niviuk Icepeak X-One et sa sellette Niviuk Rocket.

Forte présence des sous-marins de toutes marques... Photos : Tim Rochas



EN 926-1

JESTER



Le parakite à l'état pur.
Un maximum de fun.

La Jester est notre tout premier parakite. Conçue à partir de notre expertise dans l'univers du parapente et de nos développements d'ailes de kite pour des marques tierces, ce modèle vous offrira une expérience de vol radicalement fun. Ce parakite combine vitesse, agilité et contrôle dans des descentes dynamiques et des vols de proximité.

Rapide, précise et ludique. Vous pouvez modifier l'incidence grâce à ses commandes directement liées au calage de l'aile, tout en restant stable même à pleine vitesse. La Jester vous invite à découvrir une nouvelle façon de jouer avec le vent.

Tailles

14 / 16 / 18 / 21 / 24



Belo



Pacific



Brick



PIVIUK



#haut les mains !

Dans cette vidéo, Cédric de Certika montre de manière très pertinente : quand une aile moderne se trouve à la limite du décrochage, il est capital de relâcher les freins rapidement et complètement, puis de se préparer à la temporisation qui restera généralement de faible amplitude. Si, en revanche, le pilote garde un certain pourcentage de frein, l'aile sort du début de la parachutale de manière beaucoup plus désagréable, avec des mouvements désorganisés.

Surtout pour des pilotes plus anciens, ce n'est pas forcément intuitif. On pourrait craindre une abattée violente, comme si on relâchait les freins alors que le pilote se trouve en vrai décrochage, dans un mouvement pendulaire vers l'avant.

Ici, Cédric prouve le contraire : tant que la voile n'est pas passée clairement derrière le pilote, relâcher complètement les freins est bénéfique.

Une possible raison : un profil creusé par le freinage est plutôt plus piqueur que le même profil non freiné. C'est aussi une des raisons pour lesquelles il est préférable, après la ressource en sortie de 360°, de ne pas freiner (temporiser) trop tôt, mais d'attendre que la voile soit repassée au-dessus du pilote, voire se trouve déjà très légèrement en avant. Ce n'est qu'à ce moment qu'il convient de freiner franchement. On en fera un autre article dans un prochain numéro du magazine !

Donc : tant que l'aile n'est pas passée derrière (ce qui n'est peut-être pas toujours facile à déceler), il vaut mieux sortir du début de parachutale avec un relâchement franc des freins.

Merci Cédric

<https://certika.org/certika/frontend/web>

#design

#détails en conception

De plus en plus d'ailes intègrent des formes et appendices inhabituels : les winglets sont les plus visibles (voir aussi plus loin dans ce numéro).

Chez BGD,

- les winglets servent avant tout à permettre à l'aile de sortir d'une spirale engagée. Ainsi, le constructeur peut utiliser d'autres paramètres pour améliorer la maniabilité de l'aile, tout en lui conférant cette sécurité... Des ailes qui restent en spirale ne passent pas l'homologation EN B.

Sur cette Base 3, on remarque trois autres détails, censés améliorer au minimum la performance :

- Un effilement important de l'aile, la corde diminue beaucoup vers le stabilo puis...
- ... alors que l'aile dispose d'une voûte plutôt prononcée, le stabilo part plutôt vers l'horizontale (augmentation de l'allongement projeté) et
- est courbé vers l'arrière.

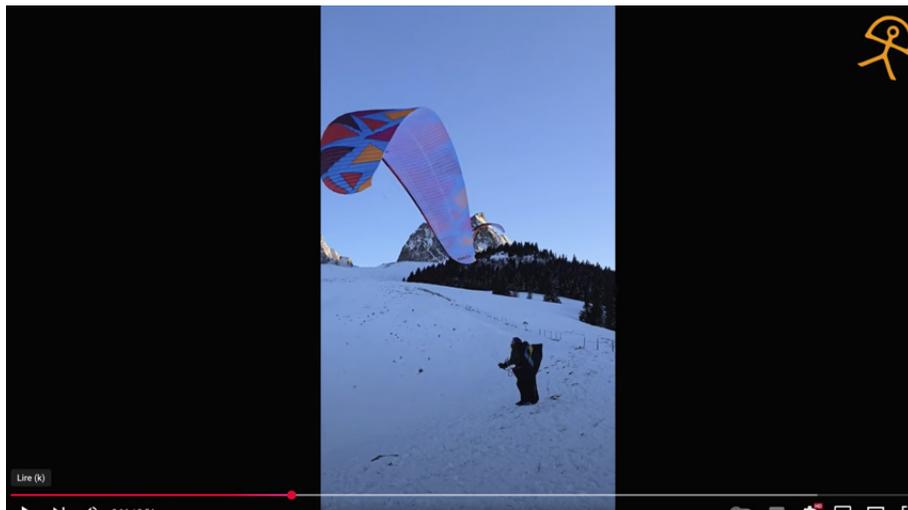
Ces trois derniers points servent avant tout à l'augmentation des performances, entre autres par diminution de la traînée. En revanche, sur la page web, BGD évoque "L'effilement de l'aile donne de très bonnes caractéristiques de vol à basse vitesse, une faible vitesse de décrochage et une grande marge de surpilotage.", mais finalement, Bruce Goldsmith ne voulait pas clairement confirmer cet aspect lorsque nous lui avons demandé plus de détails.

Car comme toujours, la conception d'une aile est un ensemble avec de nombreux paramètres en interaction.

Photo: Sascha Burkhardt Pilote: Laetitia



BGD prétend que cet étonnant comportement auto-stable (ici sur une Diva 2, mais également présent sur la Base 3) serait obtenu par un réflex plutôt léger dans le profil, mais qui peut s'exprimer pleinement grâce à d'autres paramètres de construction. Entre autres, le travail de voilerie doit être soigné pour ne pas casser l'effet réflex. Et aussi pour garder de bonnes performances : un profil réflex est en principe plutôt moins performant qu'un profil classique.



Windsriders.fr

Mountain&Flight

Ethique et Top

- Doudounes
spéciales parapente
Fill Power 700 cuin
- Manchons de vol

Vestes Réversibles,
Lady, Hybrid, Thermik Light,
Yéti, Mosleeve, Everest.



XA
Beginner
EN A



X2C LT
Lightweight XC
2-LINER EN C



X2C
Sportclass XC
2-LINER EN C



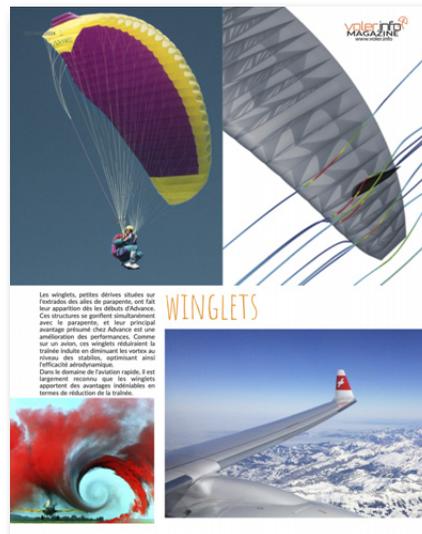
Ce n'est pas totalement nouveau de remonter les stabiles comme sur la BGD de la page précédente : il y a vingt ans, nous avions testé la Bionic, qui exagérait cette technique au point de devoir la compenser ailleurs.



Il y a vingt ans, la Bionic, conçue par Olivier Cadere, intégrait des éléments stabilisants pour réduire la tâche requise. Les stabilisants étaient couchés vers le bas. Cette configuration permettait d'abaisser le milieu de la voile afin de stabiliser la voile et l'axe de l'axe.

Lors d'un test réalisé en 2004 par Sacha Burkhardt, la Bionic s'est montrée efficace, mais avec un comportement de wing déconcertant autour du levé. De plus, les forces de tension dans la voile ne semblaient pas suffisantes pour offrir une bonne solution et des performances supérieures aux ailes plus « classiques ». Finalement, la Bionic n'a pas rencontré le succès attendu.

Depuis deux ans, les winglets poussent comme des champignons sur les extrados des ailes. Souvent, ce n'est pas seulement pour sortir plus facilement de la spirale, mais aussi pour diminuer le roulis tout court. Cela permet de donner plus de voûte à l'aile, sans pour autant la transformer en balançoire sur l'axe du roulis.



Les winglets, petites dérives situées sur l'extrados des ailes de parapente, ont fait leur apparition dès les débuts d'Advanco. Ces structures se profilent généralement avec le parapente, et leur principal avantage principal chez Advanco est une amélioration des performances. Comme sur un avion, ces winglets réduisent la traînée induite en diminuant les vortex au niveau des stabiles, améliorant ainsi l'efficacité aérodynamique.

Dans le domaine de l'avion rapide, il est largement reconnu que les winglets offrent des avantages indéniables en termes de réduction de la traînée.

WINGLETS

On peut également placer un seul winglet sur le haut de la voile, comme le fait Apco depuis la F5.

#single-skin



Photo: Niviuk

#single skin

Pendant un moment, on pensait que la tendance mono-peau allait se tasser : les ailes de montagne classiques s'allégeaient considérablement tout en offrant une vitesse supérieure, donc aussi pénétration dans le vent.

Mais les ailes à simple surface gardent plusieurs avantages :

- poids généralement toujours au moins un peu plus petit
- volume de rangement encore plus petit
- mise en œuvre au décollage encore plus facile
- gonflage extrêmement facile
- souvent très sûres en vol : après une fermeture (déjà rare), l'ouverture est immédiate, car aucun caisson ne doit être rempli.

Niviuk vient donc de sortir, pour la Coupe Icare 2025, la 4ème version de sa "Skin P". Compte tenu des performances et du comportement "comme un vrai parapente" des premières versions, nous sommes très impatients de la tester !

**La nouvelle Skin 4P, présentée à la Coupe Icare 2025: de 950 g à 1,2 kg selon la taille, c'est vraiment (!) léger...
La ressource à l'atterrissage serait encore meilleure que sur les version précédentes. La Skin 4P est une dérivée de l'aile utilisée en biplace lors du vol depuis le sommet du K2...**



En haut : relisez notre grand dossier sur les origines des ailes single-skin !

À droite : la Grasshopper de chez Independence est une Single Skin expressément conçue pour l'apprentissage. Nous avons, tout comme certaines écoles en Allemagne, pu constater la facilité et la sécurité déconcertantes pour les élèves, qui ne connaissent pas de frustration dès le premier jour. Seul inconvénient : finesse réduite, et les élèves doivent s'entraîner plus tard pendant une ou deux heures pour passer aux ailes plus "compliquées".

Photo: Sascha Burkhardt Pilote: Arthur



World of XC paragliding



Photo: Markus Gründhammer / Skyman

La Skyman Sir Edmund Shark: nous l'avons largement testée, c'est une aile single skin avec des performances intéressantes, et une sécurité indéniable. Malgré le système dédié pour faciliter la ressource à l'atterrissage, ce dernier n'est pas 100% comparable à un atterrissage en double surface. Et Markus Gründhammer en haut n'atterit de toutes façons pas comme des pilotes "normaux..." ;-)

Photo: Free Aero Magazine. Pilote: Burkhardt



#single-skin



La nouvelle Skin 4P, présentée à la Coupe Icare 2025 : le poids de 950 g à 1,2 kg selon la taille, est visiblement dû à la finesse de la construction.
Photo : Tim Rochas, qui est entre autres à l'origine de ce développement.

EN/LTF A

KODE 2 P



Marche léger, *vole libre*, *amuse-toi*

La Kode 2 P est une aile de montagne ultralégère et accessible, conçue pour le marche et vol. Elle conserve l'esprit libre et ludique de la version précédente, avec une meilleure stabilité en tangage et en roulis ainsi qu'un comportement amélioré à basses vitesses.



Soignée dans les moindres détails, elle est encore plus intuitive et facile à piloter. Très polyvalente, elle est disponible dans une large gamme de tailles pour s'adapter à chaque type de pilote et d'aventure.

Tailles

12 / 14 / 16 / 18 / 20 / 22 / 24 / 26



Ink



Antias



Glare



Teal



KOOPER P

Tout-en-un

À partir de 2,09 kg



La nouvelle Kooper P est la sellette réversible la plus polyvalente de Niviuk. Dotée de cuissardes séparées, sa structure modulable permet plusieurs configurations adaptées aux différentes disciplines de vol. Idéale pour le Hike & Fly, la progression en thermique et le soaring, elle peut aussi être utilisée pour le speed flying. Légère, ergonomique, compacte et sûre, elle dispose d'un airbag et d'un compartiment intégré pour le parachute de secours.

Tailles S / M / L



#coupe icare 2025

Du 16 au 21 septembre 2025 a eu lieu, pour la 52e fois, la Coupe Icare à Saint Hilaire dans les Alpes françaises, près de Grenoble.

La météo était plutôt favorable à l'organisation, la pluie ayant débuté seulement le dernier jour dans l'après-midi. Voici quelques impressions de cette immense fête du vol libre, visitée par environ 80 000 personnes, avant de plonger dans les tendances 2026 découvertes à l'Icare Expo...



Photos: Alain Doucé / Coupe Icare

#coupe icare

Photo: Thibaud Galati/Coupe Icare



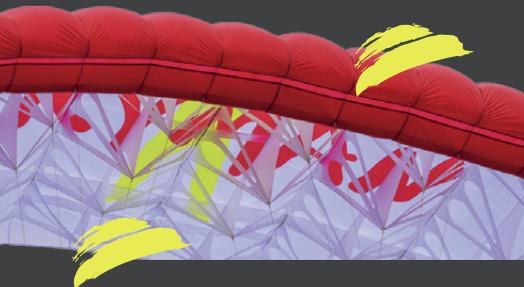
Environ 80 000 spectateurs et visiteurs, répartis entre l'exposition et le décollage à 1000 m d'altitude, ainsi qu'à l'atterrissage dans la vallée, 700 m plus bas...

Photo: Johan Chemin/Coupe Icare





LIVE YOUR
ADVENTURE



THE SIR EDMUND SHARK IS SKYMAN'S MOST POWERFUL SINGLE SKIN

hybrid single skin with 20% double surface



SIR EDMUND SHARK

most powerful single skin for

Hike & Fly

thermalling

short cross-country flights

www.skyman.aero

Photo: Thibaud Galai/ Coupe Icare



volerinfo
MAGAZINE
www.voler.info

Décollage du
"Virus du parapente"...

[instagram.com/free.aero](https://www.instagram.com/free.aero)

[facebook.com/volerinfo](https://www.facebook.com/volerinfo)

www.voler.info

#coupe icare

Photos: Johan Chemin/Coupe Icare



Il n'y a pas que du
parapente...



#coupe icare



Les premiers jours de la Coupe Icare, lors de l'Icare Test, les constructeurs proposent à tous les pilotes des essais d'ailes. Les pilotes paient 25 € pour la participation, tandis que les stands sont gratuits pour les constructeurs.

Le Festival du Film est aussi une partie incontournable de la Coupe.



STODEUS
SOLAR PARAGLIDING INSTRUMENTS

**INSTRUMENTS
ULTRALIGHT**

**HAUTE
PERFORMANCE**

EN STOCK SUR STODEUS.COM



PHI-AIR.COM

MAESTRO 3

The next step

Un autre trend 2026 visible à la Coupe Icare : bien sûr, les ailes parakite...
On en reparlera en détail dans le prochain numéro !



Photo: Alain Doucé / Coupe Icare

@Volerinfo

[instagram.com/free.aero](https://www.instagram.com/free.aero)

[facebook.com/volerinfo](https://www.facebook.com/volerinfo)

www.voler.info



Next Generation
rescue systems

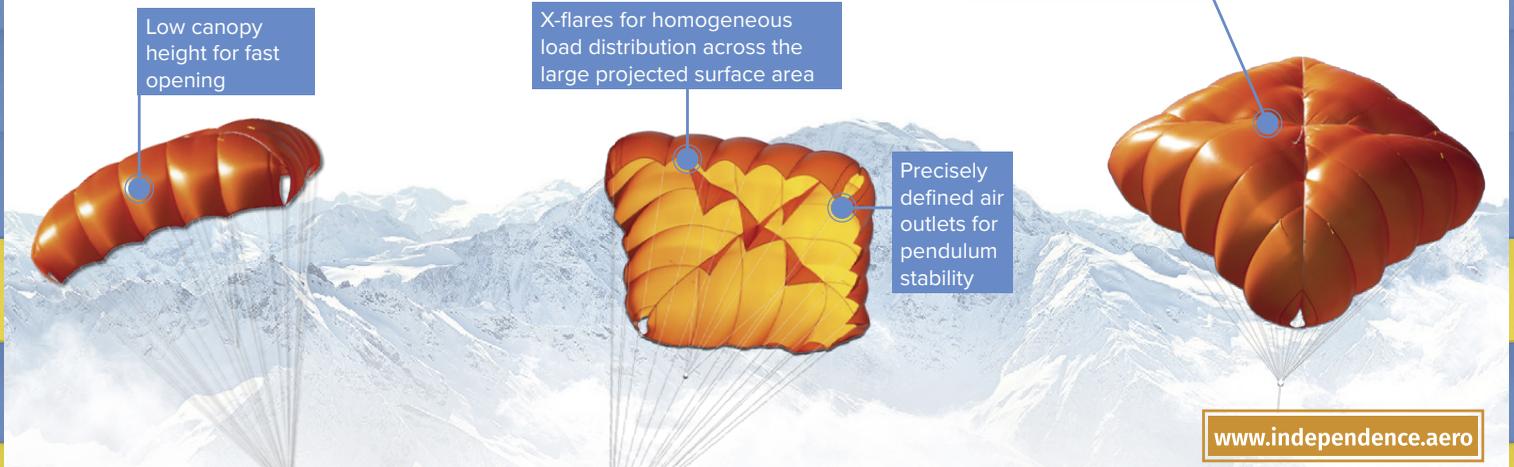
independence
paragliding

The world's leading
rescue systems

Quick facts about the NG series:

- Available in 3 sizes, in both the NG and the NG Light version. Certified according to EN12491
- New, innovative X-Flare concept for high efficiency
- Excellent sink rates, each just over 5 m/s, equivalent to a jump from a height of about 1.3 m
- Very reliable opening and extremely good pendulum stability
- Intelligent, lightweight construction for fast openings, even at low speeds
- Use of high-quality lightweight materials

	Max load (kg)	Surface (m ²)	NG weight (kg)	NG light weight (kg)
NG 100 Series	100	25	1.45	1.18
NG 120 Seriea	120	29	1.6	1.3
NG 140 Seriea	140	33	1.85	1.49



www.independence.aero

#news

#glassy mag

À l'issue d'une liquidation de leurs magazines Kiteboarder et Wingsurf, consacrés aux ailes qui volent sur l'eau, les journalistes tentent de rebondir avec un projet plus fou : un magazine du kite et de la wing, digital, premium, sans contenu sponsorisé... et gratuit..., inspiré à n'en pas douter par Voler.info!

GLASSY se veut pédagogique, décroissant et indépendant. Le crédo du rédacteur en chef Vincent Chanderot (également pilote et journaliste de parapente) est : "1 phrase = 1 truc à apprendre". "Glassy cultive le 'savoir' plutôt que l'avoir", dans un monde médiatique où l'on ne nous montre que des avis biaisés sur du nouveau matos et où la démonstration remplace toute explication".

Au sommaire d'un premier numéro généraliste de 155 pages... un dossier sur la latéralisation du corps qui pourrait nous concerner aussi en vol libre ; 10 bonnes raisons de renoncer au parakite ; la genèse de la Parawing qui intéresse tant les constructeurs de parapente ; les différentes incidences du calage ; une histoire de la pédagogie aboutissant au départ en kite en 3 tentatives ; les systèmes météo grecs ; l'apprentissage chez les filles.

Le numéro 2 en préparation s'attaquera à la qualité de fabrication des voiles et des planches industrielles. Rien que pour cet acte audacieux d'un jeune média, nous vous invitons à le découvrir et à supporter son Instagram @glassy.kite.wing www.glassymag.fr





Photo: Alain Doucéc / Coupe Icare

#trends 2026 1/2

La Coupe Icare est la plus grande exposition des nouveautés du vol libre au monde. Comme toujours, des tendances se sont clairement détachées. D'une part, bien sûr, les sellettes submarines, comme nous l'avions déjà souligné dans le dernier numéro de Voler Info magazine (à relire ci-dessous).



L'autre grande tendance concerne les parakites. Finalement, ces ailes pourraient intéresser un public de pilotes bien plus large que le seul créneau des speedriders/speedflyers, car le parakite est plus universel.

Dans ce numéro, nous nous concentrons avant tout sur les submarines découvertes à la Coupe Icare 2025. Les parakites et d'autres nouveautés seront traités dans le prochain numéro fin octobre, "Trends 2026 2/2".

Comme tous les ans depuis des décennies, Voler Info Free Aero Magazine était présent avec un stand, mais comme toujours, il est impossible d'être à la fois à notre stand et de visiter les 119 autres stands à la découverte de nouveautés pour nos lecteurs.

Donc, si vous êtes passé en vain et souhaitez nous contacter, nous serons bien plus disponibles par mail : contact@free.aero ou WhatsApp



Merci !



SCENDANT

#TRENDS 2026 1/2

#trends 2026

volerinfo
MAGAZINE
www.volerinfo.fr

Photos: Sascha Burkhardt



La nouvelle Calixe de chez Ascendant, une dérivée de la Zian ST, en version grand public, pourquoi pas tant que premier cocon, une tendance qui se profile. Deux secours, queue plus courte : moins de risque de perte de visibilité lors d'un décrochage.



#trends 2026



Photos: Sascha Burkhardt

Un tissu plus épais (Skytex 38, Ultragrid), uen protection gonflable ou mousse... Le poids définitif n'est pas encore connu. La dérive plus courte est compensée par une certaine hauteur. Entrer et sortir de la sellette est très facile.



#trends 2026



Photos: Sascha Burkhardt

La Bogdanfly Zeppelin était une des premières submarines plus "grand public". Environ 3 kg. Très facile lors de la préparation au sol.

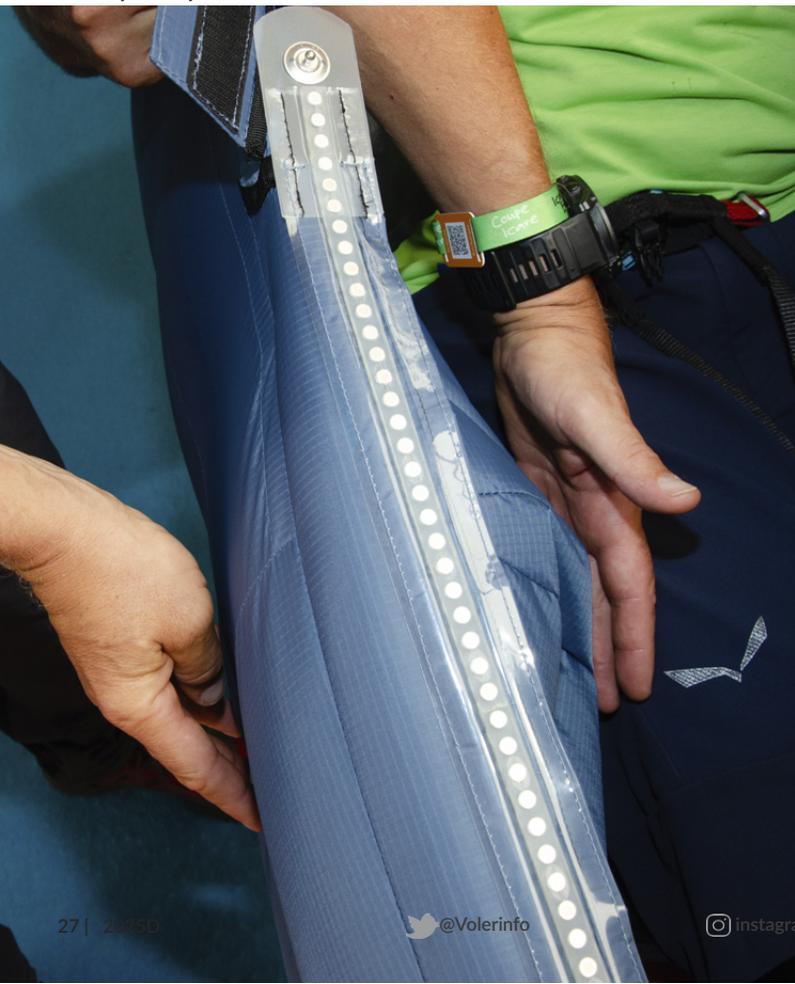
Le patron, Bogdan, a dû quitter l'Ukraine pour produire au Portugal.





Photos: Sascha Burkhardt

Chez Nearbirds, la version 2 de l'ATACMS (qui était, après vérification, le premier sous-marin avec fermeture magnétique !) est en double paroi : elle reste constamment gonflée, même si le pilote l'ouvre. Cette paroi fait même légèrement office de protecteur gonflable (en plus du protecteur dans le dos). Volodimir Perevalov (derrière la sellette) fabrique toujours à Kyiv - sous les bombes russes.





#trends 2025

voler info
MAGAZINE
www.voler.info

Photos: Sascha Burkhardt

Deux secours de série sur cette sellette appelée "Vyra" (contraction de l'Ukrainien "Vira"=confiance et "Vyr"= Vortex, tourbillon). C'est moins guerrier qu'ATACMS 2... La sellette reste gonflée grâce à deux accus et le ventilateur. Dans les pays chauds, les pilotes apprécieront de pouvoir ouvrir le sousmarin. Les sousmarins sont généralement bien chauds, permettant de décoller en shorts. Top! Mais parfois, c'est tro dans ses "serres volantes"...



EN/LTF B

SKIN 4 P

Née au *sommet du K2*



Glare



Swan



À partir de 0,95 kg

La Skin 4 P est bien plus qu'une voile mono-surface ultralégère : c'est l'évolution ultime du marche et vol. Son design est entièrement nouveau, entièrement développé par nos équipes avec un seul objectif : créer la voile la plus légère et la plus compacte possible, sans compromis sur la sécurité ni sur le plaisir de voler. La Skin 4 P a été mise à l'épreuve dans des conditions extrêmes, en tant que protagoniste du vol depuis le sommet du K2. Forte de cette expérience, elle est prête à relever tous les défis en montagne.

Tailles

14 / 16 / 18 / 20



ROAMER 2 P

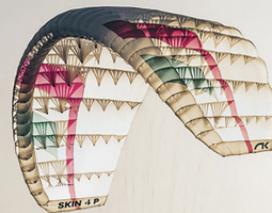
Compacte pour la marche, *legere pour le vol*

À partir de 189 g

Tailles
S / M / L



La Roamer 2 P a été entièrement repensée par rapport à sa version précédente afin d'offrir un confort optimal. Il s'agit de la sellette la plus légère de Niviuk et elle est conçue pour les amateurs de marche & vol et de paralpinisme. Sa structure ergonomique travaillée en 3D s'adapte parfaitement à toutes les morphologies et son système de connexion intégré innovant permet de réduire le poids total de l'équipement. Vous aurez l'impression de ne rien porter !





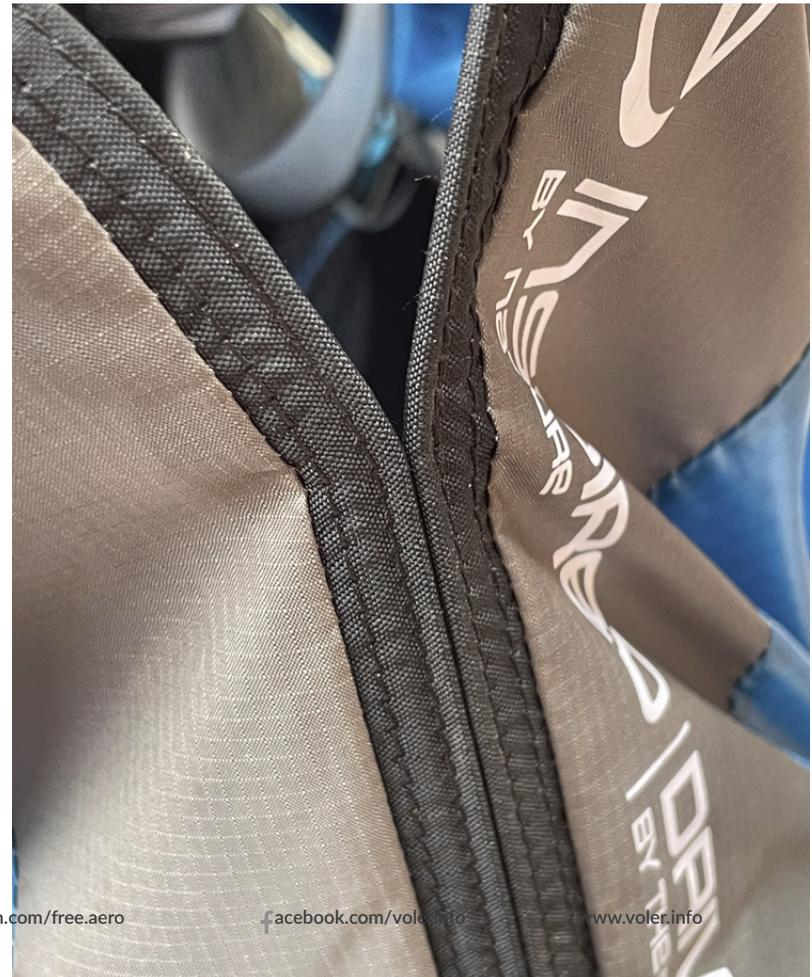
Ozone présente la version commercialisée de son Sublite. Il est très confortable, relativement facile à mettre en œuvre (pour des raisons de sécurité anti-oubli, il n'y a quand même qu'une jambe qui s'ouvre. Choix discutable?) La structure est celle des F*race2/F*lite2 : ce sont les fils Dyneema qui supportent la charge, pas le tissu.





Photos: Sascha Burkhardt

Le vice-champion du Monde, Honorin Hamard, et le Champion, Baptiste Lambert, au stand Ozone devant le Sublite.
 En compétition, c'est plutôt le Submarine classique qui est utilisé.
 En bas : des poches de rangement énormes sur ce Sublite. La fermeture magnétique est plus fine et fait vraiment "classe".



#news sécu

Photos: Sascha Burkhardt Dessins: Jean Paul Budillon



#sécurité boucles

Sur l'Ozone F*Race 2, un problème potentiellement dangereux, mais classique pour ce type de fermeture et facilement remédiable : la fermeture de la ventrale ABS pouvait s'ouvrir en vol. Tout simplement parce que la boucle était trop grande. Une petite manipulation rapide permet de réduire l'ouverture et empêche la pièce métallique de sortir de son logement.

Sur d'autres sellettes, une boucle supplémentaire en élastique peut aussi éviter ce problème. Il est indispensable de la mettre en place sur les sellettes où le constructeur l'a prévue !

<https://flyozone.com/paragliders/fr/infozone/safety-notice/f-race-2-safety-notice>



PÔLE D'EXPERTISE POUR VOS AILES



Révisions - Réparations - Ventes - Conseils
+33 (0)4 99 620 619 www.horizon-reparation.com

Au stand Supair, bien sûr l'Alp, un des pionniers dans les sous-marins. Nous l'avons en test pendant plusieurs mois et allons livrer nos conclusions avant l'hiver. Pour dévoiler déjà quelques résultats : le gain en performance (glisse, taux de chute, vitesse, tenue aérodynamique en virages) est impressionnant, quelle que soit la voile au-dessus ! Confort très haut pour une sellette de moins de 2 kg. Mise en œuvre un peu moins confortable. Mais : cette "robe de mariée" ne traîne pas et ne dérange pas au décollage, même en jouant dans le vent fort.



Photos: Sascha Burkhardt

#trends 2026

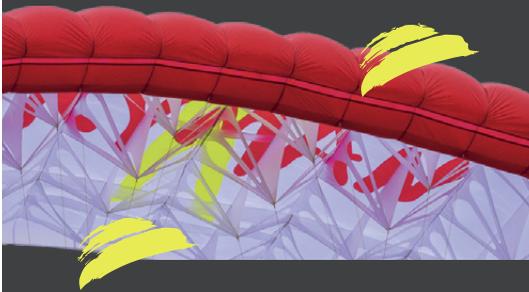


Plus d'informations sur les autres
news Supair comme la Delight 5 dans
le prochain numéro!





LIVE YOUR
ADVENTURE



THE SIR EDMUND SHARK IS SKYMAN'S MOST POWERFUL SINGLE SKIN

hybrid single skin with 20% double surface



SIR EDMUND SHARK

most powerful single skin for
Hike & Fly

thermalling

short cross-country flights

www.skyman.aero

volerinfo
MAGAZINE
www.voler.info



Photos: Sascha Burkhardt

Neo ne commercialise toujours pas son sousmarin. En revanche, le constructeur ajoute au moins, pour la première fois, une dérive gonflable à une sellette de série : c'est la nouvelle Race Up.



[instagram.com/free.aero](https://www.instagram.com/free.aero)

[facebook.com/volerinfo](https://www.facebook.com/volerinfo)

www.voler.info



Photos: Tim Rochas

Niviuk ne présente malheureusement toujours pas des versions définitives des sellettes Rocket ou Rocket P, pourtant déjà très utilisées en compétition XAlps, Coupe du Monde et Championnat du Monde. La Championne du Monde 2025, Constance Mettetal, vole avec une Rocket comme celle sur l'image au-dessus.



Photos: Sascha Burkhardt



Photos: Tim Rochas

La Jester est la nouvelle voile parakite de chez Niviuk. La Jester serait une voile "ultra rapide, au pilotage direct et vif". À basse vitesse, elle se distinguerait par un "comportement tolérant et prévisible, avec une pression progressive et intuitive dans les freins, offrant une bonne marge de sécurité".

Allongement 5.5, tailles 14, 16, 18, 21, 24.

Nous sommes impatients de la tester et nous en parlerons de manière plus détaillée dans le prochain numéro, dédié aux tendances parakite.



Paragliding Map – Application et site web n°1

3 mois GRATUITS

Entrez ce lien dans votre navigateur: [paraglidingmap.com / redeem / R4A8F7X](https://paraglidingmap.com/redeem/R4A8F7X)

Trouvez des décollages officiels sur une carte. Dans le monde entier !



Des webcams montrent quand les pilotes volent !



Prévisions pour chaque site !



Animation du vent à différentes altitudes !



Les photos vous donnent une bonne impression !



Vue 3D !



Les descriptions sont traduites en français !



Des stations météorologiques locales



Recherche par direction u vent, distance, classement par étoiles et plus encore !



Une photo de la Vapor 20 : Ozone prépare selon nos informations une gamme complète de Parakites, avec des modèles débutant, intermédiaire et expert. Contrairement à ce qu'Ozone avait initialement prévu, la gamme n'était pas prête pour cet automne 2025. Donc, pour le moment, que du "vaporware", mais connaissant Ozone, nous sommes sûrs que la gamme sortira rapidement et sera pertinente.



Photo:Ozone

#news instruments

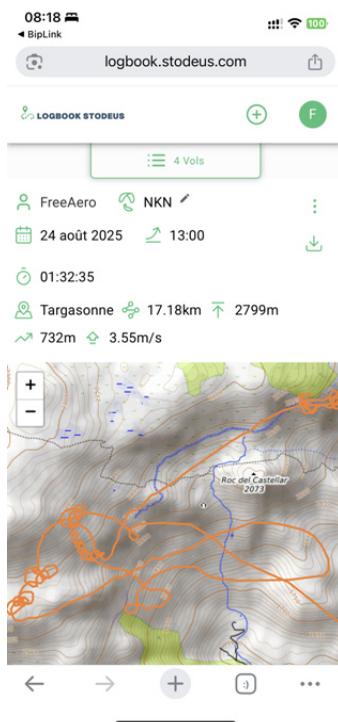
À la Coupe Icare 2025, de nombreuses innovations au niveau des instruments... Trop pour ce numéro, nous allons traiter ces nouveautés dans la prochaine édition. Parmi elles, on vous présentera

1. Le Vectorvario

Le premier vario compact, à fixer à l'élévateur, avec centrale inertielle ET mesure de la vitesse/air, qui est intégrée dans la mesure du vent et des mouvements de l'aile. Nous sommes déjà en train de le tester...

2. Biplink et Tracerlink

L'Ultrabip et le Bluebip de chez Stodeus peuvent désormais afficher toutes les informations importantes sur une Apple Watch. Cela consomme peu, mais est hyper efficace. Et avec l'app BipLink, on peut maintenant configurer son vario Stodeus directement depuis l'app, sans le brancher à un ordinateur. De plus, les vols sont téléchargeables vers un serveur et consultables en ligne. Cela fonctionne de manière très fluide.



#trends 2026

3. XC Tracer Max III

Plus grand, plus puissant, avec un suivi très rapide de l'affichage cartographique, qui représente la topographie de manière époustouflante sur un écran noir et blanc parfaitement visible en plein soleil. Nous l'avons en test...

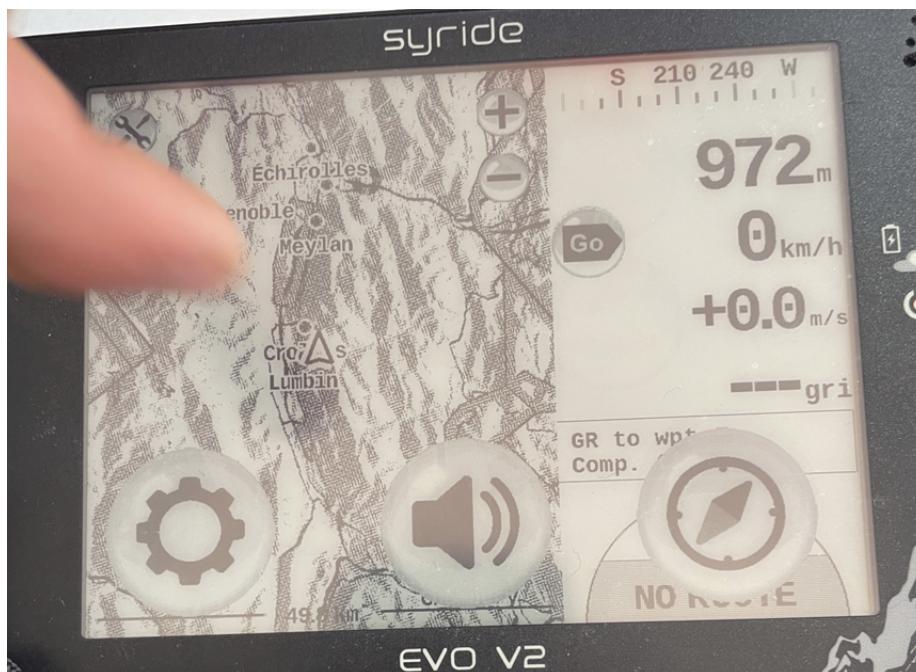
4. Le nouveau SØ Skybean

Écran indestructible, FLARM, FANET, très bonne lisibilité, nouvelles fonctions... Nous l'avons en test depuis la Coupe Icare!

5. Les nouveaux Flymaster et Syride...

et Syride...

Tout cela à partir du prochain numéro !



#trends 2026



#zoom

Tendance winglets : aussi chez Zoom. Plus d'informations dans la prochaine édition !
Trend Winglets: auch bei Zoom. Mehr Infos in der nächsten Ausgabe!
Trend in winglets: also at Zoom. More details in the next issue!

#trends 2026

Photo: Pascal Purin



#phi

Fin septembre, les Maestro 3 light (en bas) ont passé l'homologation chez le DHV. La taille 19 de la Maestro 3 classique (en haut) a également été homologuée.

Photo: Pascal Purin





Photo: Pascal Purin

Sur la Maestro 3 en haut, on voit bien le résultat d'un travail de conception et de voilerie très soigné : on dirait que le bord d'attaque a été fabriqué dans une matière solide, coupée au cutter. Aucune irrégularité visible !

Pour atteindre les tensions nécessaires dans la voile, Hannes Papesh travaille entre autres avec des bandes ajourées, qui se ramifient en bout d'aile comme sur la Maestro 3 light à droite, photographiée par Benni Hörburger durant un wing-over...

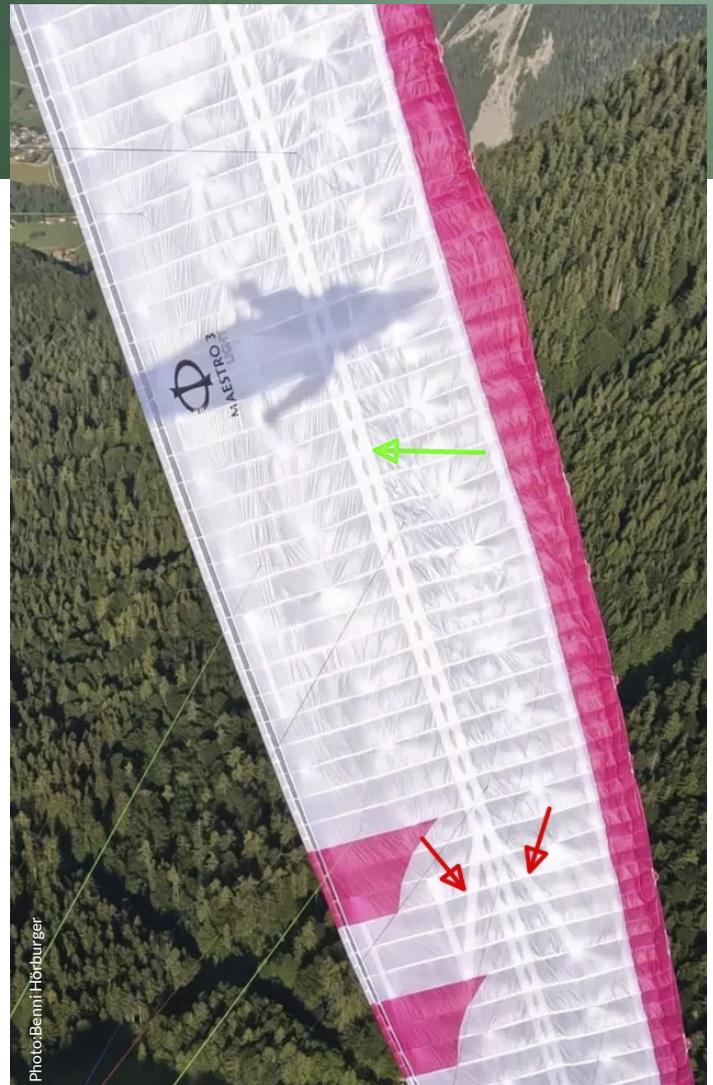


Photo: Benni Hörburger

#trends 2026

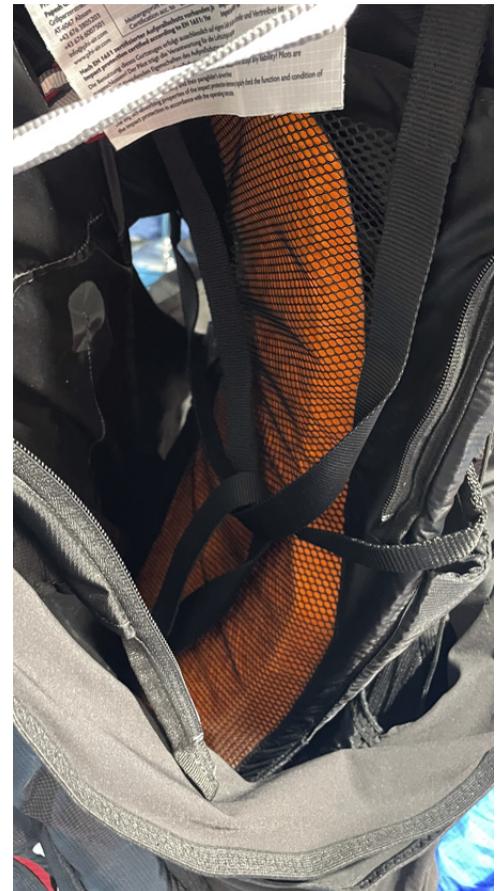
Les sellettes Cabrio de chez Phi sont disponibles. Le système est modulaire, on peut ajouter ou enlever la protection dorsale, les compartiments secours (gauche, droite, ou des deux côtés), les protections... La protection principale est prégonflée par un ressort en Nitinol.

La protection supplémentaire dans le dos est optionnelle (photo en bas à droite).

Rencontre au stand de Phi : entre Hannes Papesh et Benjamin Hörburger, Frank Ulmer venu du Sri Lanka. C'est le fondateur d'Aqua Dynamics, la manufacture des voiles notamment pour Phi, BGD... En trente ans, Frank a développé sa société de manière remarquable : en 1988, il a commencé dans une toute petite "cabane" en tôle ondulée. Dorénavant, Aqua Dynamics (qui produit aussi des kites et des voiles nautiques) emploie 2000 personnes sur 30 000 m²...



Photo: Sascha Burkhardt





#kortel kooka

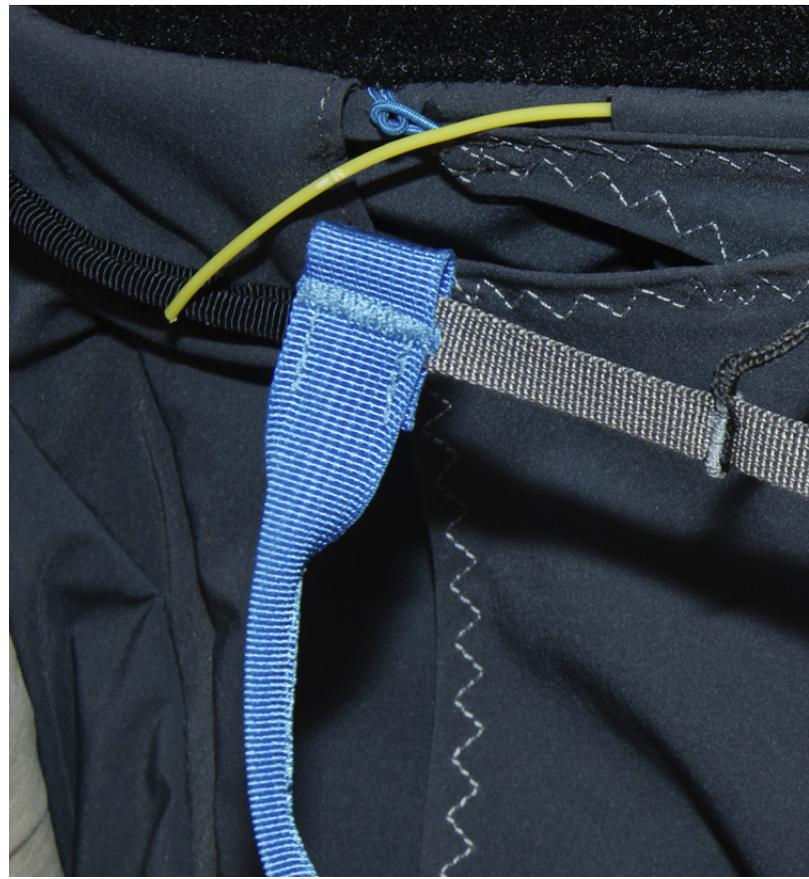
Chez Kortel aussi, on est persuadé de l'avenir des sellettes submarine et on y travaille. En attendant, le constructeur sort une sellette à dérive confortable et pleine de détails intéressants, et pourtant pas lourde : entre 2,5 kg et 3 kg selon la taille, c'est peu vu les fonctions et la qualité du tissu.

Kortel y a mis une bonne dose de tout le savoir-faire accumulé. Les réglages sont bien sûr en épissures (Kortel y était pionnier). Sur la Kooka, on peut ainsi régler la hauteur des cuissardes, par exemple.

D'ailleurs, la Kooka intègre déjà le nouvel anti-oubli très résistant que la nouvelle norme exigera (en rouge).

Nous allons la présenter plus en détail dans un prochain numéro.





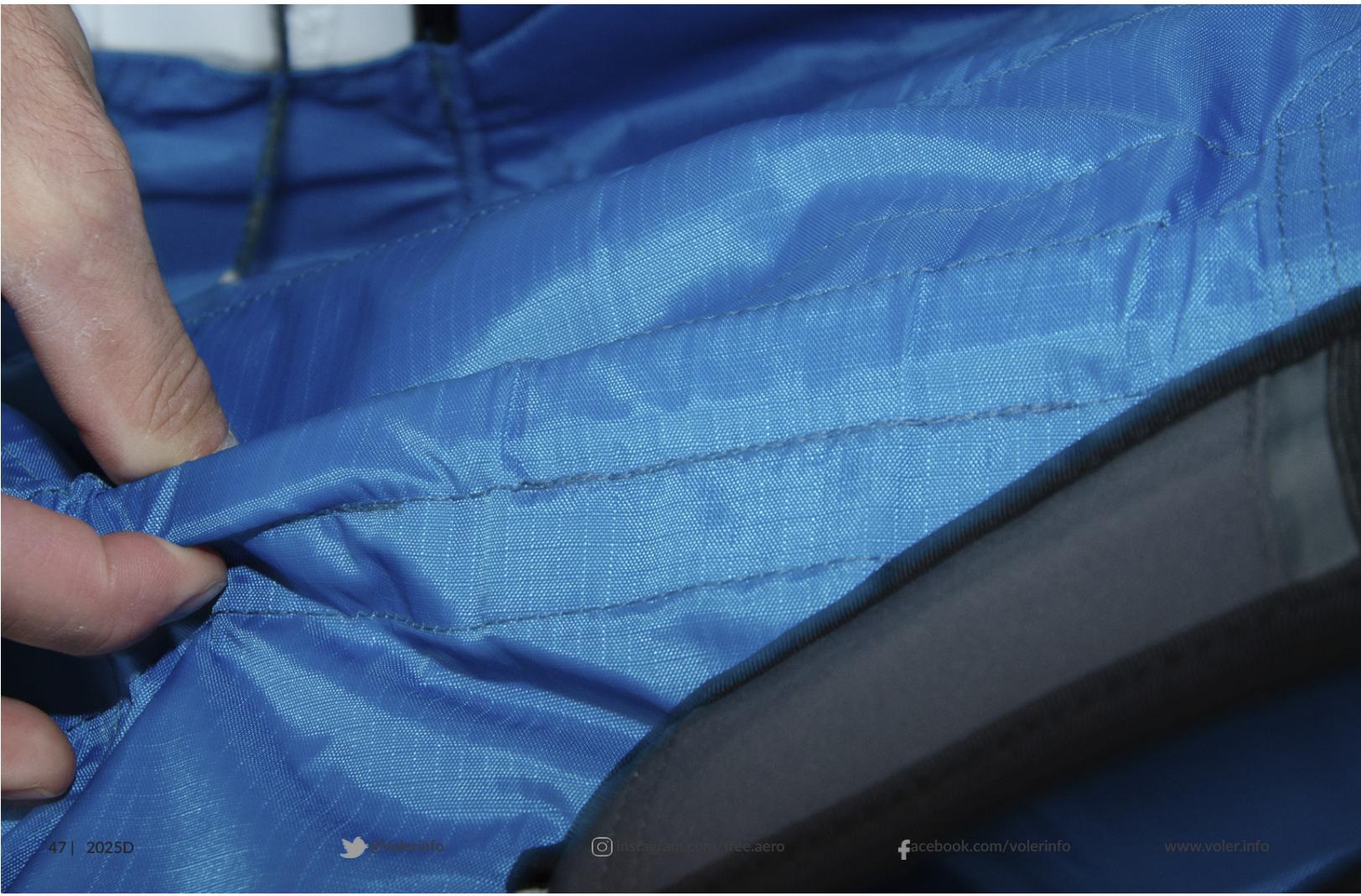
**Bonne idée : les tiges de la fermeture du secours restent sur la sellette et non sur la poignée, ce qui limite le risque d'emmêlement après éjection !
En bas: la protection gonflable sous les fesses est complétée par une protection airbag dans le dos.**



Back to the roots : fermetures à plaques, mais très faciles à mettre en œuvre !



Des lattes dans le dos pour une meilleure tenue.





#trends 2026

#mac para eden 8

La nouvelle Eden 8 de chez Mac Para:
est également équipée de winglets
mais se révèle pourtant bien plus
maniable que la version précédente.
Une EN B+ prometteuse que nous
allons tester en détail!





Photos: Tim Rochas

#niviuk kode 2P

Surprise: la Kode 1, pourtant toujours un grand succès, est remplacée par une version 2.

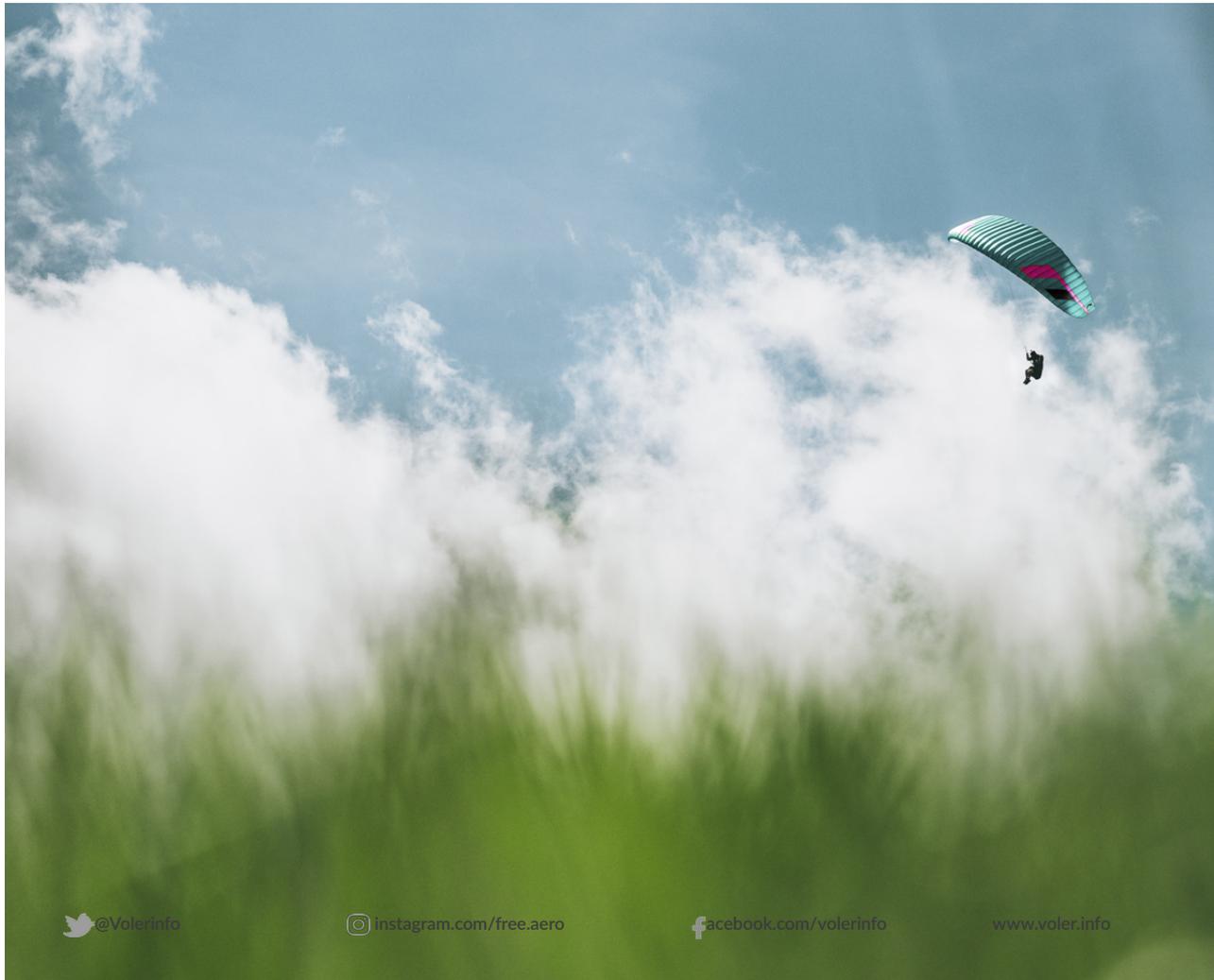
Selon Niviuk, cette aile de montagne ultralégère et accessible, conçue pour le marche et vol, conserverait l'esprit libre et ludique de la version précédente, avec une meilleure stabilité en tangage et en roulis, ainsi qu'un comportement amélioré à basse vitesse.



Photos: Tim Rochas



La nouvelle Kode 2P:
visiblement toujours
très ludique, malgré
une meilleure
stabilisation en roulis.





Photos: U-Turn

#u-turn vision 2

La deuxième génération de l'aile B hautes performances promet un profil encore meilleur, plus un "plaisir maximal". Cette aile de cross déjà bien établie conserverait sa "réputée sagesse", qui procurerait un sentiment de sécurité absolu même dans des conditions exigeantes, tout en offrant une très bonne maniabilité. Des améliorations essentielles auraient également été obtenues en termes de performances accélérées au maximum.

Plus de news U-Turn dans le prochain numéro.





#independance air taxi 3

Le biplace Air Taxi 3 est une version complètement renouvelée. En plus d'un comportement très facile au décollage et à l'atterrissage, il doit offrir une plage de vitesse très élevée grâce aux trims à grand débattement.

Nous allons tester ce tandem en détail.



#trends 2026



#skyman
passion

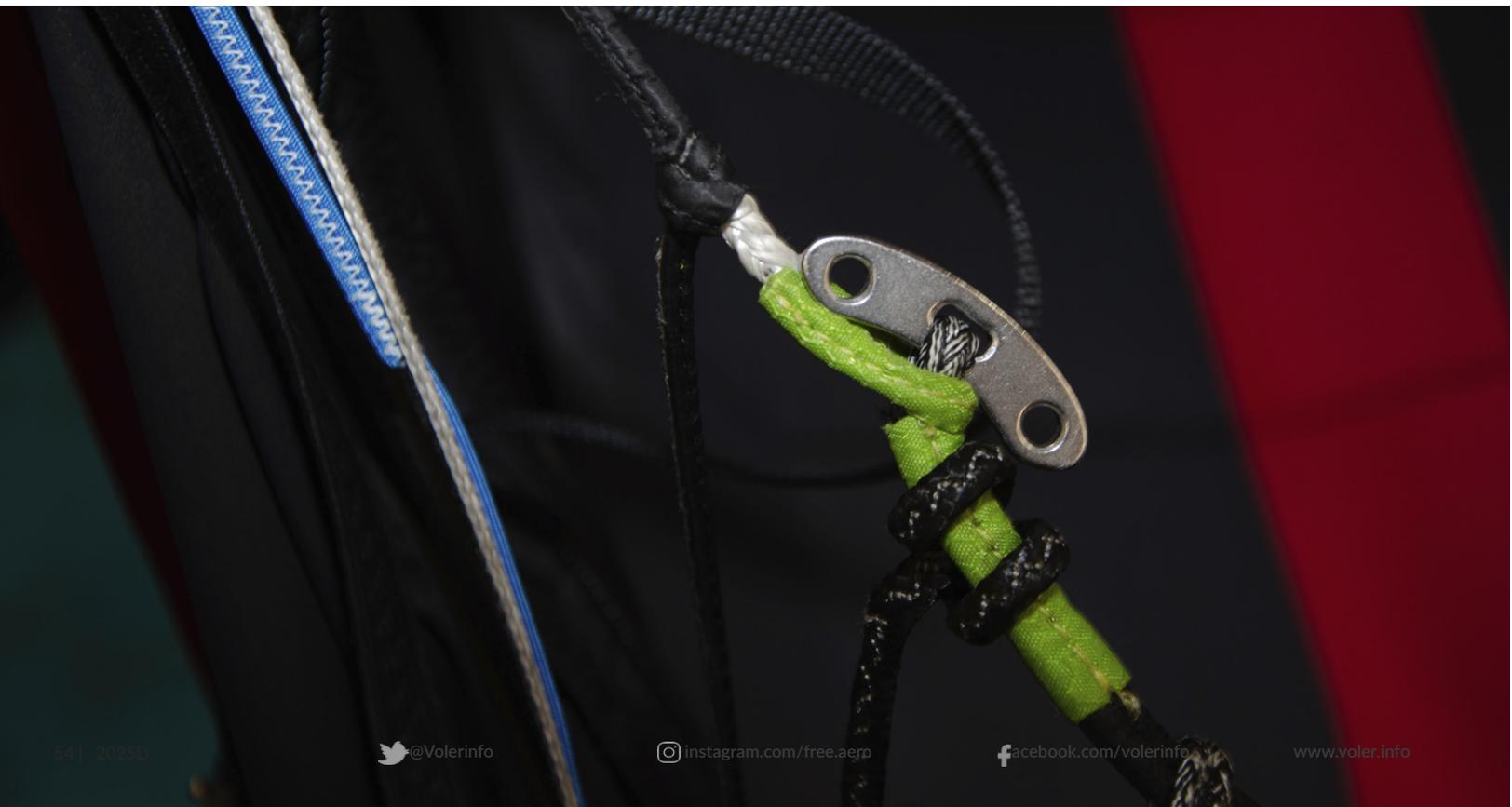
L'U96, que nous avons déjà pu tester très positivement et de manière approfondie, arrive maintenant sur le marché dans une version complètement revisitée sous le nom de "Passion". Le développement mené pendant plusieurs années est visible : tous les renforts ont été optimisés et épurés. Tous les détails ont été repensés et perfectionnés.





Le patron d'Independence/Skyman, Stefan Kurrle, travaille aussi au sein des comités EN : naturellement, cette sellette intègre déjà le nouveau système anti-oubli, qui doit supporter 400 kg, soit plus de quatre fois le poids du pilote, même avec les cuissardes ouvertes.

En même temps, le ratio taille de la boucle/pièce métallique a été réajusté : même sans boucle élastique, une ouverture intempestive semble impossible.



#trends 2026



Photo: Sascha Burkhardt

#20 ans niviuk ...

À la Coupe Icare, Niviuk a fêté ses 20 ans ! Les journalistes de Voler Info ont suivi et couvert cette "success story" depuis ses débuts dans les Pyrénées...

On avait vu que ce n'était pas toujours facile pour Dominique Cizeau (à droite sur la photo) et son équipe. Un des plus grands coups durs a sans doute été l'arrêt unilatéral de la collaboration avec un autre constructeur, qui avait laissé Niviuk sans moyens de production, alors que le carnet de commandes se remplissait chaque jour.

Pourtant, "le karma" a récompensé Dominique pour sa résilience et persévérance.

Il a ouvert ses propres usines au Vietnam, qui font désormais partie des plus grandes dans le business du parapente...

L'équipe R&D autour d'Olivier Nef (à gauche sur la photo) fait partie des plus performantes que nous connaissons. Lors de nos tests, nous constatons régulièrement leur impact sur les performances remarquables de la gamme.



Photo: Sascha Burkhardt 2012



NK1: premier parapente de Niviuk en 2005...



Icepeak 4 : première 2 lignes de chez Niviuk, ici en 2010

Aujourd'hui, les ailes et les nouvelles sellettes Niviuk font partie des produits les mieux côtés auprès des pilotes dans le monde. Cela se vérifie aussi sur le marché de l'occasion. Si vous changez de matériel Niviuk pour une version plus récente, l'ancien modèle trouve généralement tout de suite preneur.

Quelques jalons de l'histoire Niviuk ici :

<https://niviuk.com/fr/nous-celebrons-20-ans-en-volant-vers-les-plus-hauts-cieux>

et sur la page suivante, revisitez tout l'univers Niviuk à bord d'un drone...

Obligatoire pour une success story : ça commence dans un garage...





Une vidéo étonnante et réussie : le spectateur survole tous les sites de Niviuk à travers le monde...

Concepteur, Rédacteur en chef, webmaster, pilote test : Sascha Burkhardt
Reportage, rubriques : Valentin Burkhardt, Arthur Burkhardt, Claytone Carpe
Pilotes Tests : Philippe Lami, Pascal Kreyder, Estéban Bourroufiès
Conception graphique : Sascha Burkhardt
Programmation IOS : Hartwig Wiesmann, Skywind
Programmation Android : Stéphane Nicole www.ppgps.info
Logo des Indalo: Michael Sucker indalo@web.de
Magazine voler.info

Mentions légales :
Editeur et Directeur de la publication

Sascha Burkhardt
[Hassler Etzmattenstr. 22](mailto:Hassler.Etzmattenstr.22)
D-79112 Freiburg
contact@voler.info

L'ensemble des contenus (photos, textes, vidéos...) de voler.info et de free.aero sont protégés par le Code de la Propriété Intellectuelle.

Vous avez le droit de dupliquer, redistribuer, publier nos magazines numériques à la condition expresse de ne pas les modifier.

Il est strictement interdit de copier des textes ou des photos pour les publier ou les utiliser dans un autre contexte ou de les intégrer dans un autre ouvrage.

